

Betreiber:



Kombiterminal Ludwigshafen

COMBI BERIA

**CORREDOR CANTABRO/MEDITERRANEO
VALENCIA 14/12/017.**



Oficinas

MADRID – Oficina Central

Rafael Herrera 11
Madrid 28036
Tel: 913149899

BARCELONA

Llança 41
Barcelona 08015
Tel: 934423171

IRÚN

Centro Logístico Irún contenedores
Plaia undi
Irún 20304
Tel: 943620200



Organigrama y Consejo



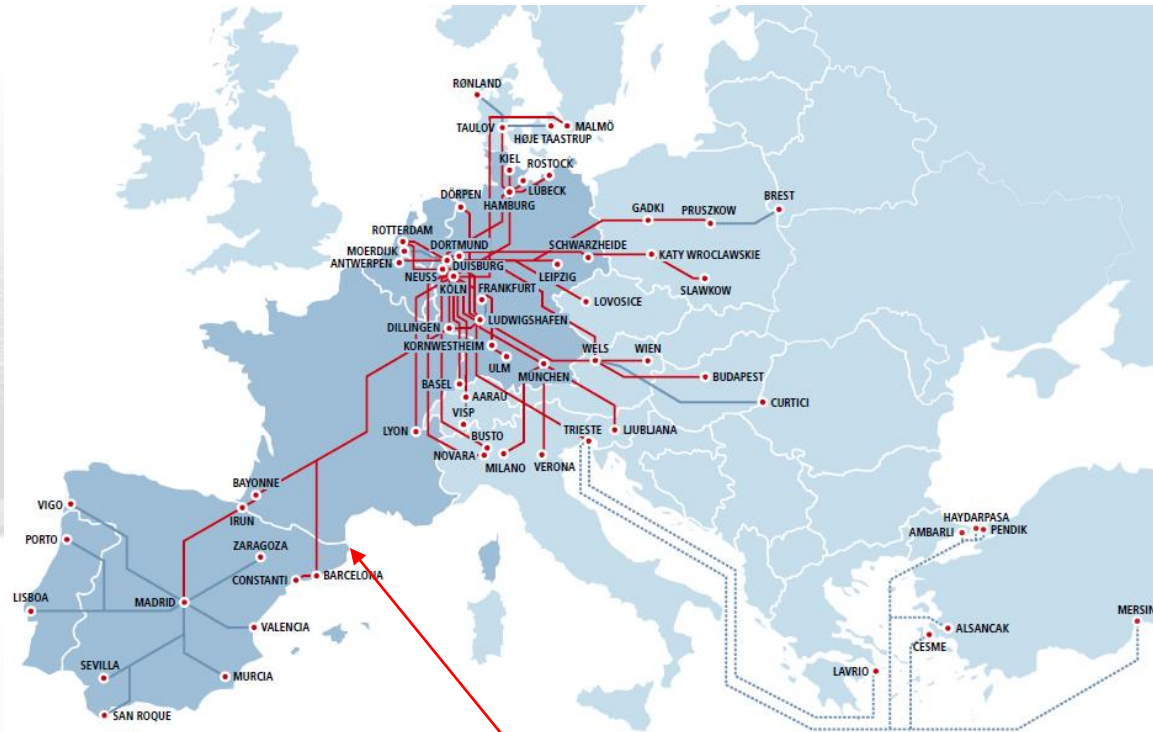
Global Spedition



- El consejo de administración, órganos de gobierno y accionistas de la compañía, son empresas de transporte y logísticas, de reconocido prestigio nacional e internacional.

Servicios

- A través de nuestra representada [Kombiverkehr](#) tenemos salidas y llegadas diarias
- Desde las terminales de Colonia y Ludwigshafen, uniendo por el Mediterráneo, Granollers/ Barcelona y Tarragona
- Para zona centro y Portugal, ruta vía Bayona / Irún / Madrid con conexiones al resto de Península
- De la misma forma, desde cualquier terminal ibérica hasta cualquier punto de la red centroeuropea
- Trenes multicliente operados por Kombiverkehr exclusivamente

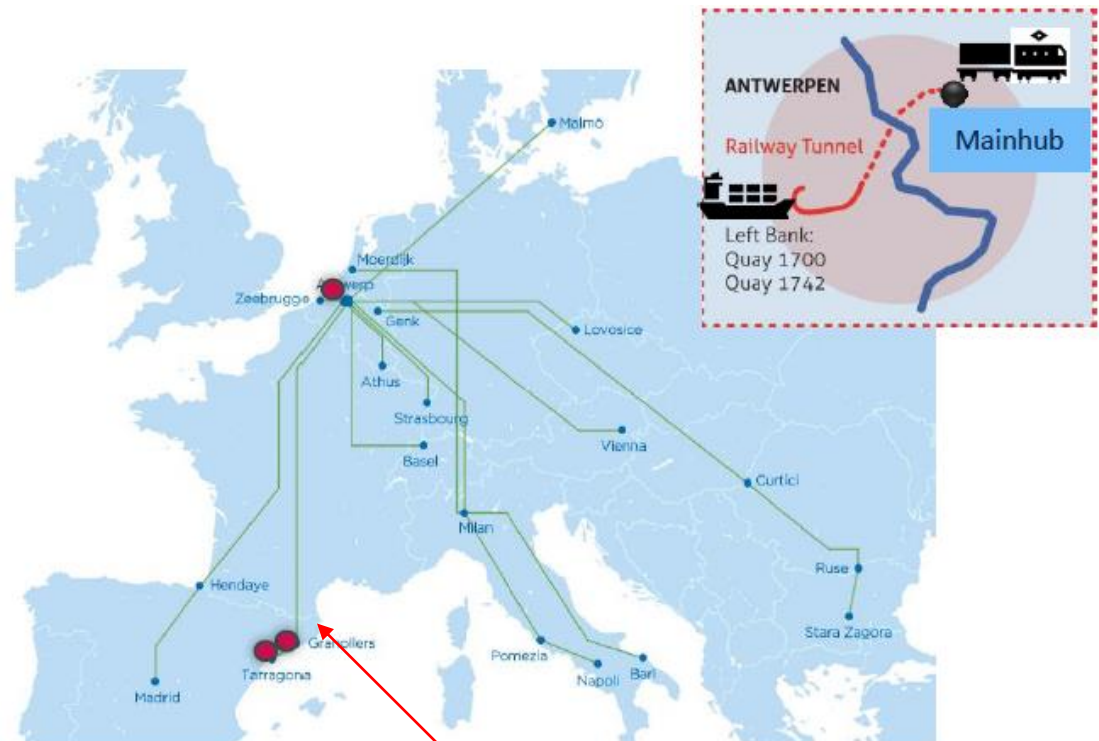


6 trenes día por Portbou
2 trenes día por Pertús
2 trenes al día por Irún

Servicios

- Desde Bélgica hasta España y Portugal con salidas y llegadas a las principales terminales
- Operando desde Amberes mainhub, Líneas Intermodal tiene cinco rotaciones a Granollers y Tarragona
- Para zona centro y Portugal, ruta vía Bayona / Irún / Madrid con conexiones al resto de península
- Y desde cualquier terminal ibérica hasta cualquier punto de la red centroeuropea incluyendo Rotterdam y Países Bajos
- Trenes multicliente operados por Líneas. (Antigua I.F.B.)

LINEAS
INTERMODAL

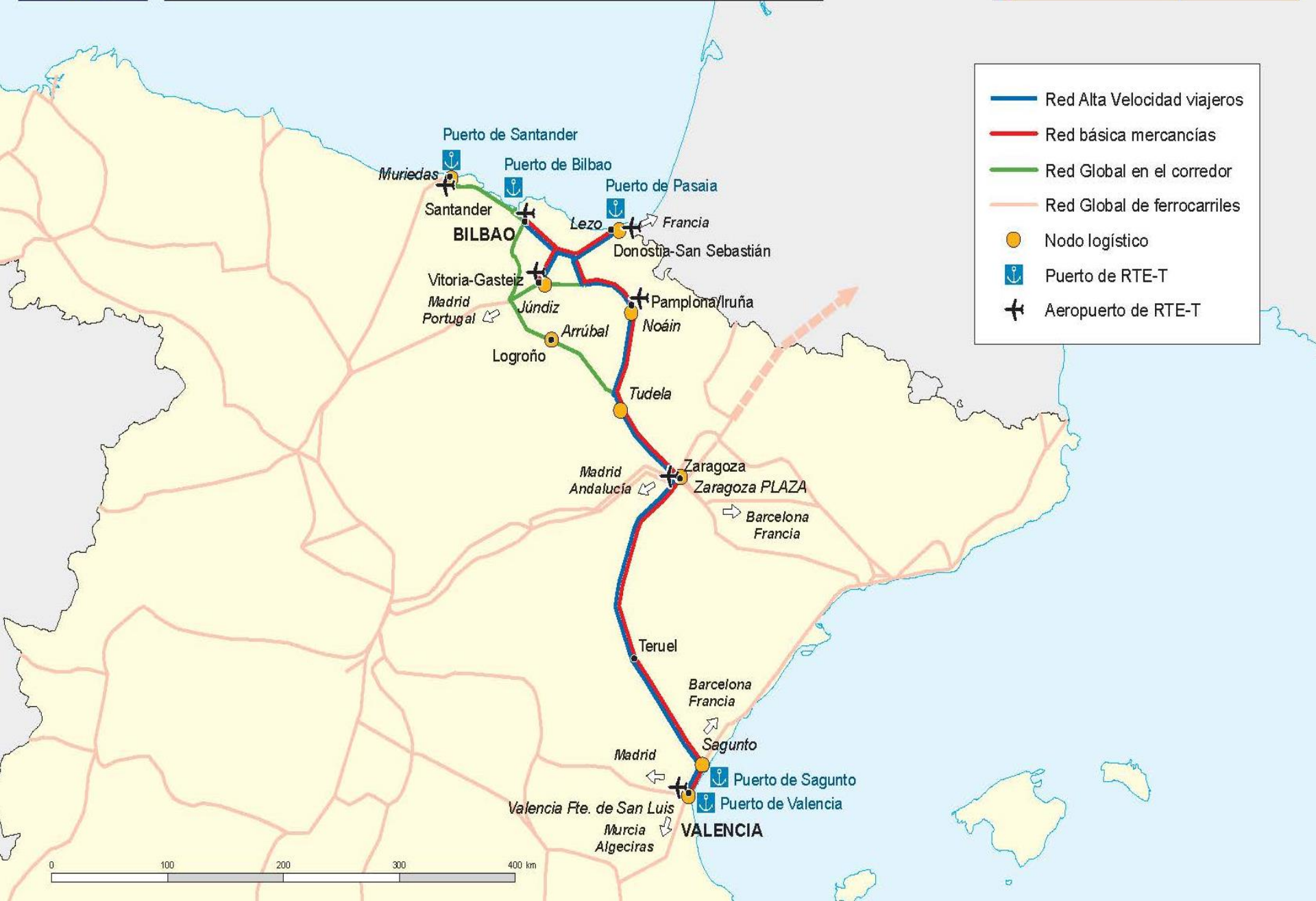


2 trenes día por PortBbou
2 trenes al día por Irún



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Corredor Cantábrico - Mediterráneo. Modo ferrocarril



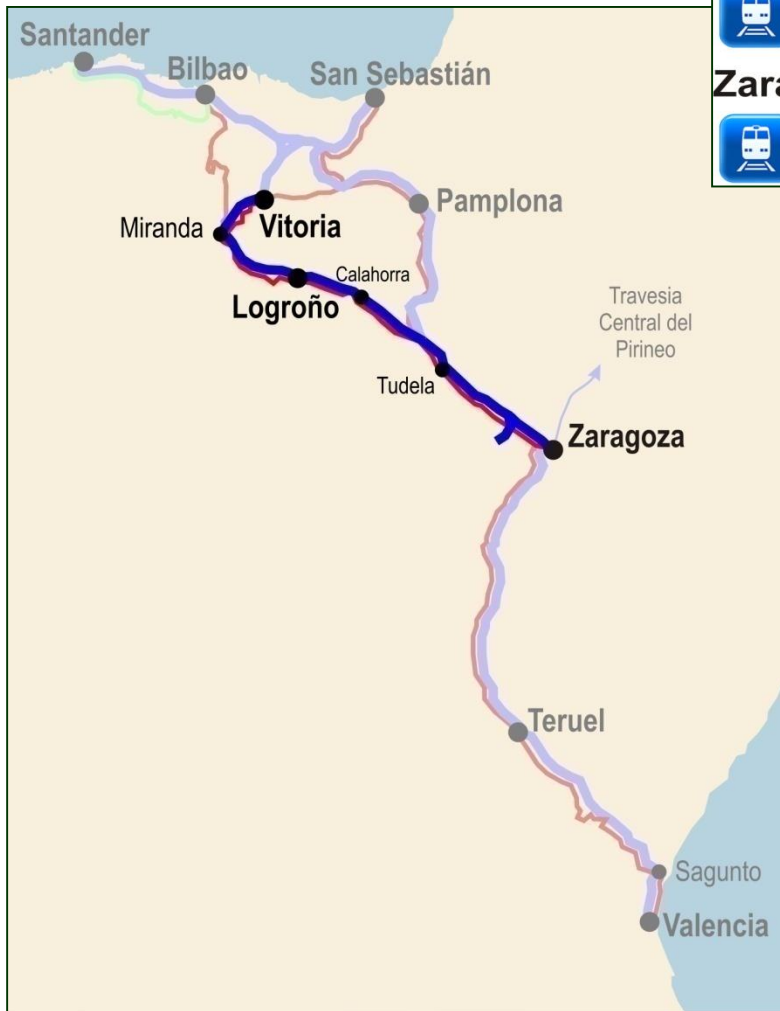
- Red Alta Velocidad viajeros
- Red básica mercancías
- Red Global en el corredor
- Red Global de ferrocarriles
- Nodo logístico
- Puerto de RTE-T
- Aeropuerto de RTE-T



Tramo: Sagunto – Zaragoza



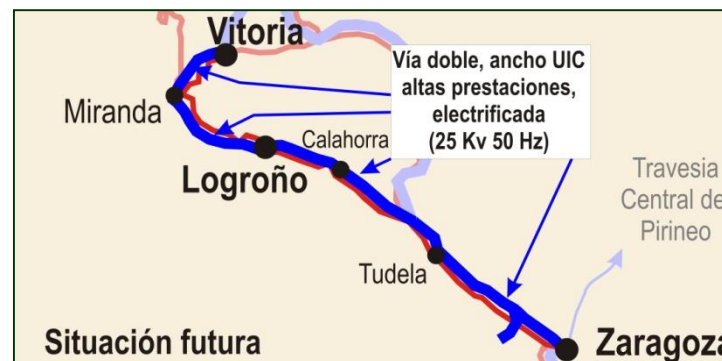
Tramo: Zaragoza – Logroño - Vitoria



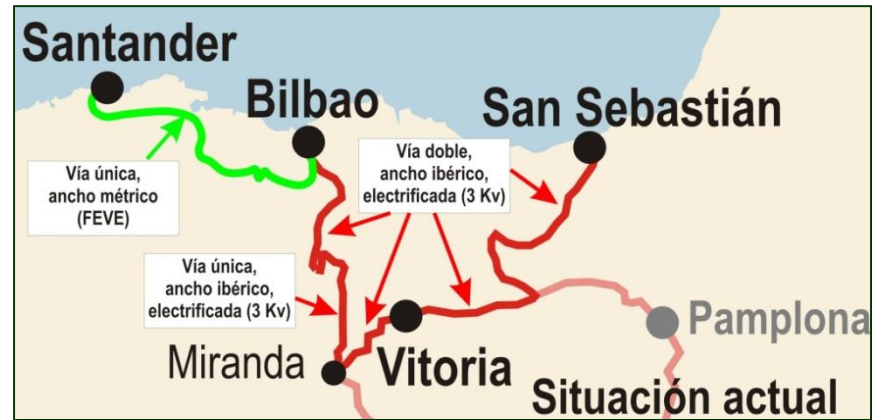
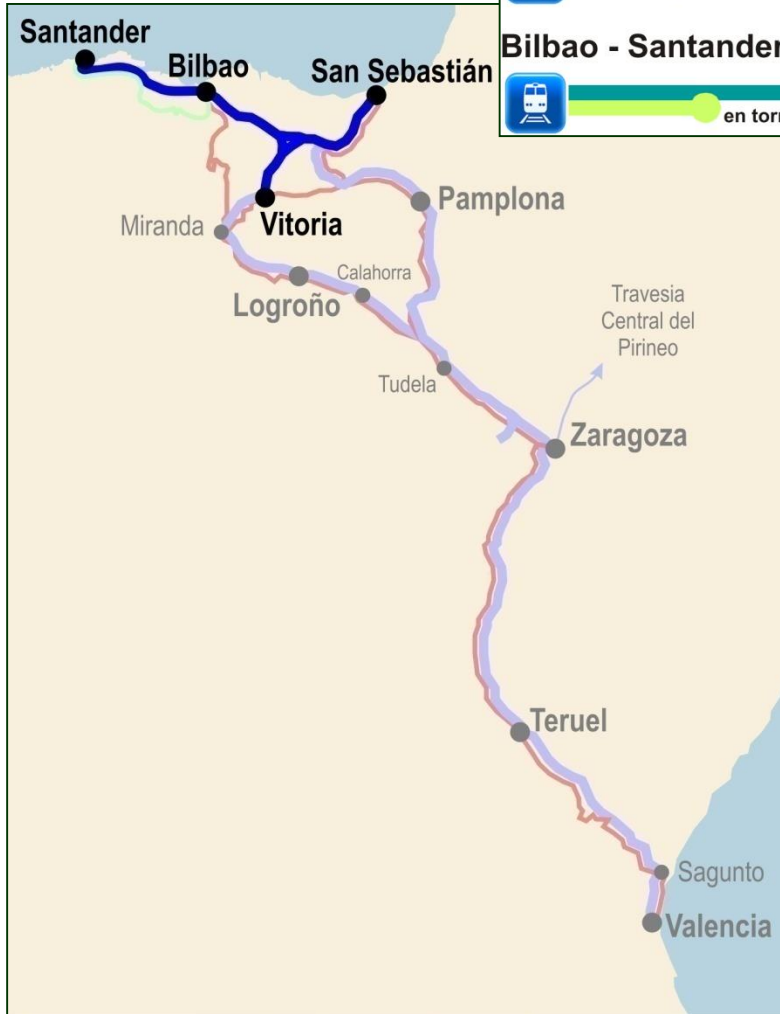
Zaragoza - Vitoria



Zaragoza - Logroño



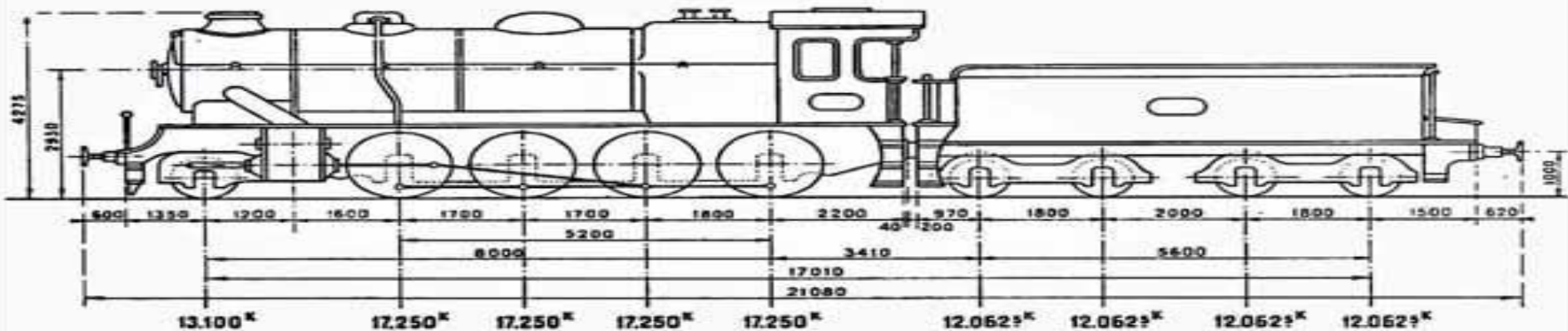
Tramos: "Y" Vasca y Bilbao - Santander



Locomotoras y tenderes núms. 140-2505 / 140-2526

Procedencia: Santander-Mediterráneo (núms. 101-122).
 Construcción: S. E. de C. Babcock & Wilcox.—Años 1927, 1928 y 1929.

DIAGRAMA

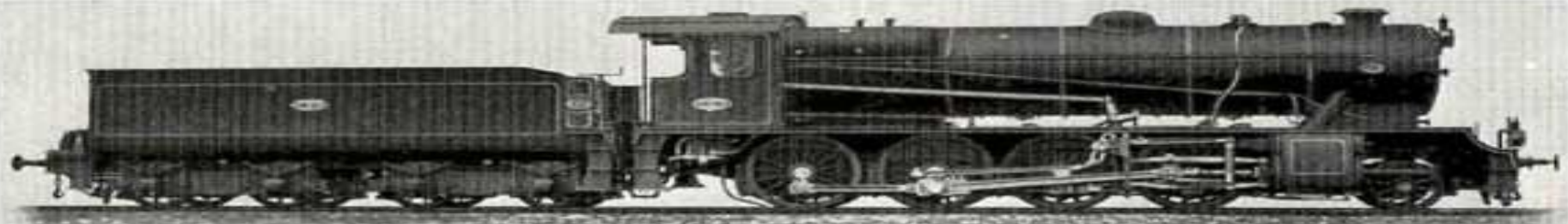


MAQUINA

Cilindros:	Diámetro interior.....	d= 600 m/m.
	Carrera del émbolo.....	L= 660 m/m.
	Distribución cilíndrica Walschaerts.	
Ruedas:	Diámetro de las motoras.....	D=1.560 m/m.
Caldera:	Tímbr.....	p=14 kgs./cm ² .
	Diámetro interior del cuerpo cilíndrico.....	1.800 m/m.
	Longitud entre placas tubulares.....	5.000 m/m.
Tubos:	Diámetro interior.....	45 y 124 m/m.
	Número. { De 45 m/m.....	189
	{ De 124 m/m.....	24

Superficie de calefacción:	Hogar.....	15,75 m ² .
	Tubos.....	180,25 m ² .
	Total.....	196 m ² .
	Recalentador.....	52 m ² .
	Superficie de la rejilla.....	3,5 m ² .
Peso:	Locomotora vacía.....	75.500 Kgs.
	Locomotora en servicio.....	82.100 Kgs.
	Adherente.....	69.000 Kgs.
	Por metro lineal de locomotora.....	6.735 Kgs.
	Esfuerzo de tracción $F = \frac{0,65 p d^2 L}{D}$	14.135 Kgs.
	Potencia normal indicada.....	1.373 C.V.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES BABCOCK & WILCOX



LOCOMOTORA DEL TIPO 2-8-0

para la Compañía del Ferrocarril Burgos-Soria-Calatayud, Sociedad Anónima «Santander-Mediterráneo»

Características principales

LOCOMOTORA			
Ancho de vía.....	1,672 metros.	Superficie de la parrilla.....	3,5 m ²
Número de cilindros.....	2	Superficie del recalentador.....	52 "
		Esfuerzo de tracción $0,85 \frac{P d^2 L}{D}$	18.125 kgs.

Estación ff.cc. Std/Med de Yera en Cantabria

Combiberia
transporte intermodal



Túnel de la Engaña 6.976 Mts.





APT.M.

5103

APT.M. SERVICE DE TRACTION
DIESEL
REMORQUES RAIL-ROUTE

4

7204-AD 75

S.INE

ARRIVEE





KÖGEL
Volume

KÖGEL

3000 mm
Ladestrecke

Volume

VEGA



TERBERG

1610

LORRY-RAIL
OU TRACTEURS ROUTIERS

TCH
Truck &

WWW





EJEMPLO DE EXITO

Servicio VIIA Le Boulou - Bettembourg

Un clásico servicio en Europa, en marcha desde 2007, con tres idas y vuelta al día, 7 días a la semana.

TREN

850 mts

Con 850 metros es manifiestamente más largo que los que circulan por la península ibérica

DISTANCIA

1054 Kms

Mas de 1000 Kms es un kilometraje muy competitivo en una autopista ferroviaria.

OCUPACION

90%

Por encima del 90% de ocupación, lo cual es un ratio excelente y difícilmente conseguible de manera regular. Esperan cerrar 2.017 sin pérdidas, aunque con las terminales subvencionadas.

When the rail is adapting to the road:

Up to 3 round trips per day

7/7 days service
Terminals opened 24/7

Up to 48 trailers per train, 850m

An innovative loading technology

15 hours rail time

1 ton of CO2 saved per trailer per trip

90% of greenhouse gases reduction compared to road transport

All types of trailers:

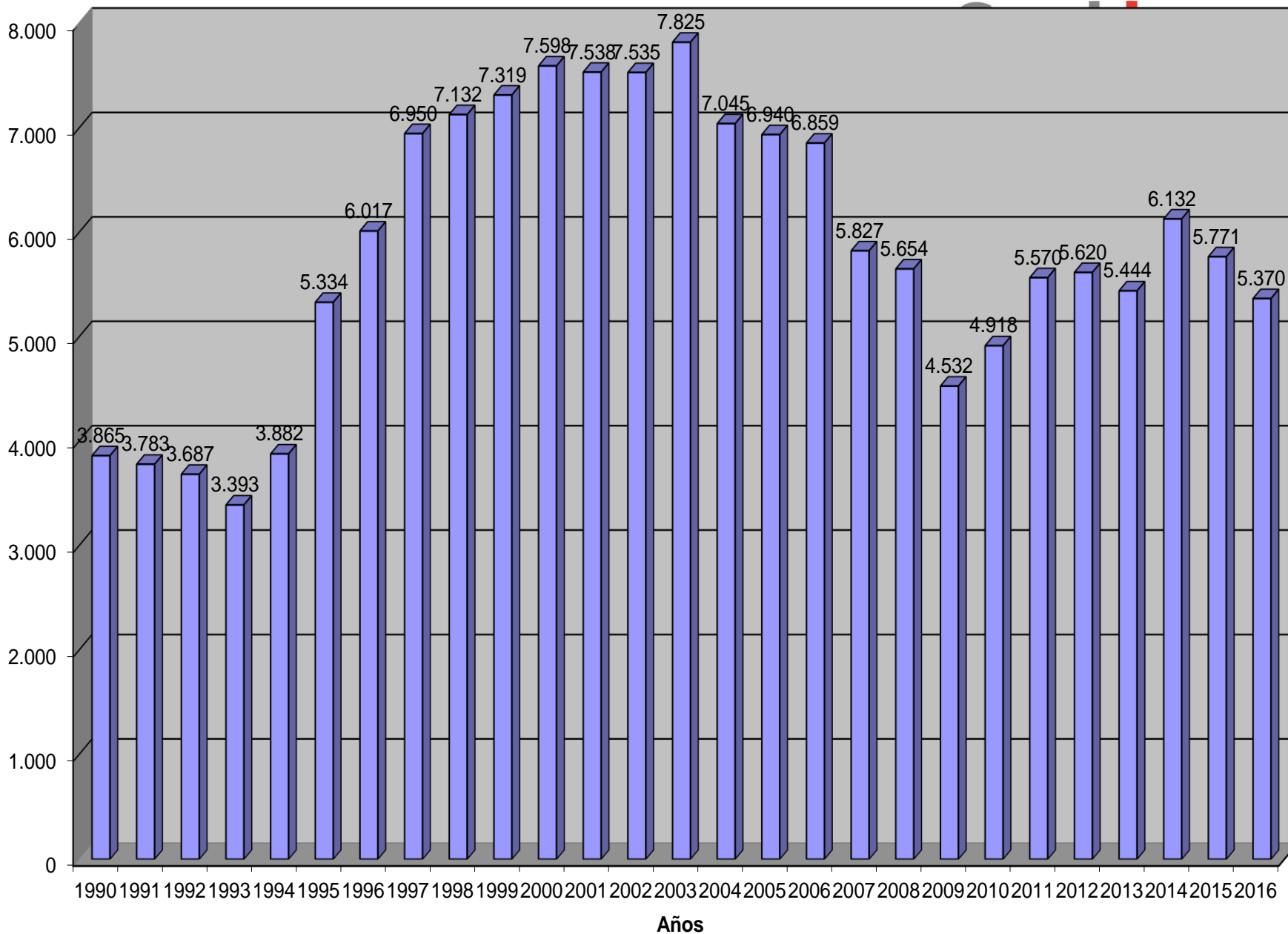


Multi-products: Automotive, fruits & vegetables, retail...



Tráfico "INTERMODAL" de RENFE

Miles de toneladas



Fuente: Ministerio de Fomento y Memorias RENFE. Elaborado por UOTC/ASTIC. Se estima 2016 con el último dato publicado de julio-2016.

COMPARATIVA DE COSTES

Una simulación real



Coste camión

El coste medio de transporte por tráiler ronda 1 € por kilómetro, (todos. vacios + cargados).



Coste tren

La ruta Granollers a Ludwigshafen (Alemania) son aprox. 1270 Kms. Un contenedor de 45' lleno con 32 toneladas (pma) cuesta a día de hoy, 1256 €/viaje en ese trayecto, que es parecido al coste por carretera puerta/puerta.



Resultado

A igualdad de coste el servicio de camión es más rápido, flexible y fiable. Ff.cc. 3% de penetración en el mercado

Si en el transporte multimodal no somos capaces de llegar a un coste por kilómetro de entre 0,5 y 0,6 € x UTI de 45', al sumarle los acarreos en origen y destino, más los costes de terminales, perdemos toda competitividad

TRENES PREVISTOS TP FERRO

Menos de 2 Mt Port Bou (ferrocarril) y más de 40 Mt por carretera (La Junquera). Año 2.013

TRÁFICOS PREVISTOS EN LA LAV MIXTA INTERNACIONAL : FIGUERES-PERPIGNAN

AÑO 2015:

- VIAJEROS:

6 / trenes /día

Barcelona-Perpignan

Paris I/V

- MERCANCIAS: 2.016

4 trenes/día.

Hupac/Kombiverkehr/
Gefco/Combiberia.

Rampa: 18 milésimas.

año	trenes de viajeros /día	Mercantes/día	
2009	34	24	(3.9 millones de toneladas/año)
2019	50	54	(8.8 millones de toneladas/año)

PROBLEMAS DEL CORREDOR MED. FF.CC. PARA MERCANCÍAS

Hasta ahora, con cinco años de servicio y a pesar del obligado transbordo, circula el triple de toneladas entre España y Francia por Portbou, que por TP Ferro, (LFP) .Según FERRMED, ello es debido a los problemas de línea.:

—La necesidad de locomotoras con tres sistemas de alimentación: 1.500 y 3.000 volt y CC, y 25.000 volt, con CA que solo tiene Renfe Mercancías.

—La obligación de la doble tracción, por falta de potencia cuando se circula con alimentación eléctrica a 1.500 voltios.

—La falta de conclusión de las obras de la línea de Muy Alta Tensión (MAT), que genera limitaciones en el número simultáneo de trenes. La subestación de Santa Llogaia (Alt Empordà) estará operativa a finales de 2017, pero la de Riudarenes (Selva), sufre un tremendo retraso y tardará aún unos cuatro años en estar operativa.

—Las mayores pendientes, 18 contra 12 milésimas, que limitan la carga máxima de los trenes en unas 1200 toneladas.

—La limitación a 200 km/h para los trenes de viajeros en los cruces con los trenes mercantes en plena vía. Señalización ERTMS./ASFA..etc.

—El canon que debe pagarse a TP Ferro, del orden de 930 € por tren, muy superior al de la línea convencional

Tabla 5-6. Resumen de potenciales tráficos ferroviarios sobre la línea 610.

Producto	Trenes semanales (sentido subida/bajada)	Longitud estimada del tren	Volumen anual
Vehículo terminado	(2-3)/2-3 trenes/semana	600m	> 21.000 veh/año
Papel y pasta de papel	4-5/4-5 trenes/semana	500m	14.500 UTIs/año
Productos siderúrgicos	8-9/(8-9) trenes/semana	150 - 180 m	260.000 tn/año
Granel - Cereal	8/(8) trenes/semana	200 - 250 m	300.000 tn/año
Granel - Fertilizantes	1/(1) trenes/semana	150 - 180 m	20.000 tn/año
Granel - Arena	2/(2) trenes/semana	150 - 200 m	50.000 tn/año
Granel - Arcilla	(9)/9 trenes/semana	200 - 250 m	300.000 tn/año
Granel - Cemento	4/(4) trenes/semana	200 - 250 m	170.000 tn/año
Contenedor - Bilbao	3/3 trenes/semana	500 - 550 m	20.000 TEUs/año
Contenedor - Zaragoza	5-7/5-7 trenes/semana	500 - 550 m	40.575 TEUs/año
Contenedor - Teruel	2-3/2-3 trenes/semana	500 - 550 m	16.100 TEUs/año
TOTAL	48-54/48-54 trenes/semana		

Fuente: Elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas

Trenes U.S.A.: 120 Vagones de 60'
3.000 mts 8.000 tm.

Trenes Betuweroute: 70 vagones de 60'
1.500 mts 4.000 tm. Nuevas infraestructuras UE.

Trenes U.E.:35 vagones de 60'
750 mts 1.800 tm.

Trenes Ibéricos: 18 vagones de 60'
400 mts 900 tm







CONCLUSIONES

1

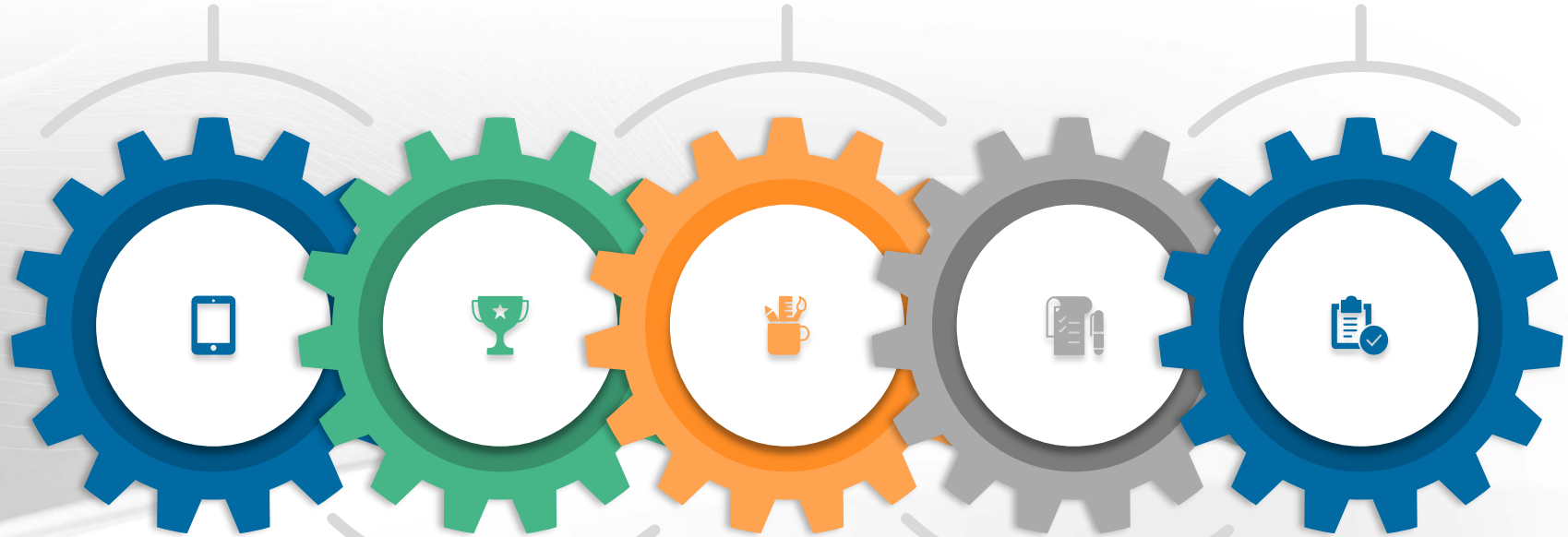
Los ff.cc. han de mejorar mucho la productividad y los costes.

3

No es lo mismo colocar vías que cargar trenes.

5

No habrá cambio modal en las condiciones de precios actuales



2

Los servicios de mercancías han de ser fiables, la velocidad importa menos

4

El tamaño SI importa: + GESTION

